

Oslo politidistrikt
Grønlandsleiret 44
Postboks 8101 Dep.
0032 OSLO

Att: Politiadvokat Hanne Fauske

DERES REF
ANMNR: 13027858

VÅR REF
1998/1789/D27975

ANSVARLIG PARTNER
Espen Kinnæs

Oslo, 30. august 2016

KLAGE PÅ VEGNE AV JAN HARSEM, TORBJØRN KALBERG, KURT EVERT STENBEKK, SAMT STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR OVER POLITIETS HENLEGGELSE AV SCANDINAVIAN STAR-SAKEN. REF. ANMNR: 13027858

Politimesteren i Oslo henla saken den 9. august 2016 på grunn av manglende bevis. Fristen for å påklage kan tidligst utløpe 3 uker senere, altså i dag. Imidlertid antas at fristen starter sitt løp fra det tidspunkt de klageberettigede har fått tilstrekkelig kunnskap om henleggelsen og begrunnelsen for denne. Vi har som koordinerende bistandsadvokater i løpet av disse tre ukene informert pårørende og overlevende. Nærværende klage er uansett innsendt i tide.

Politiet anmodes om å omgjøre henleggelsen og fortsette etterforskningen. Om politiet ikke vil gjøre om på sin avgjørelse av 9. august 2016, bes om at statsadvokaten opphever politiets beslutning og beordrer ytterligere etterforskning i saken.

Som reflektert i overskriften formidles denne klagen av de undertegnede koordinerende bistandsadvokater på vegne ikke bare av Harsem, Kalberg og Stenbakk, men også på vegne av Støttegruppen etter Scandinavian Star. De tre sitter alle i Støttegruppens styre.

Som politiet vet har Støttegruppen arbeidet med saken, i noe vekslende omfang, i alle år etter at katastrofen fant sted i 1990. Vesentlige deler av det underlagsmaterialet som etter hvert resulterte i gjenopptakelse av politietterforskningen og granskningen er levert av Støttegruppen med Jan Harsem som den sentrale person. Støttegruppen har samlet flere hundre pårørende og overlevende som støtter gruppens arbeid og engasjement.

Vi oversender med dette klagen, datert 29. august 2016. Vedlagt klagen er:

1. Supplerende skriv av 26.8. 2016 fra sivilingeniør Ole A. Westberg. (Han har som pårørende også levert en separat klage over henleggelsen.)
2. Spørsmål fra Pierre Palmberg, Henrik Georgsson og Lars Schjøtt Pedersen.

Om grunnlaget for klagen nøyer vi oss med å vise til den særdeles saklige og presise begrunnelsen som er inntatt i vedlagte klage.

Advokatfirmaet Sverdrup

Klagerne tar forbehold om å supplere det faktiske underlaget for klagen senere.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Elden

Siv Hallgren
Advokat
(Sign.)

Advokatfirmaet Sverdrup

Espen Komnæs
Advokat
(Sign.)

Oslo statsadvokatembete

Oslo, 29 august 2016

KLAGE PÅ HENLEGGELSE • SCANDINAVIAN STAR

Riksadvokaten besluttet 27 juni 2014 å gjenoppta deler av Scandinavian Star etterforskingen. Tirsdag 9 august 2016 ble vi informert av politiet om at videre etterforsking er henlagt.

Støttegruppen etter Scandinavian Star påklager hermed denne henleggelsen.

Klagen er med dette også levert av de enkeltpersoner som har signert.

Klagen er begrunnet i følgende:

1. **KVALITETSSIKRING OG EVALUERING AV SAKKYNDIGE RAPPORTER:**

- De sakkyndige utredningene av brannforløpet må evalueres og kvalitetssikres
- Kompetanse innen metallurgi vedr sakkyndig hydraulikkretet etterspørres

2. **AVGRENSING MOT OPERASJONELLE FORHOLD – REDERANSVARET:** Prosjektrapporten 2014 – 2016 bekrefter at etterforskingen ikke har omfattet operasjonelle forhold og rederiansvaret. Denne avgrensingen er en feilvurdering i forhold oppdraget fra Riksadvokaten.

3. **SAKKYNDIG UTREDNING – ØKONOMI:** Sakkyndige Scheel og Wilhelmsen har uttalt seg noe annerledes enn slik de ble referert av politiet ved henleggelsen. De sakkyndige viser til at det må foreligge en eller flere avtaler som de ikke har sett. De vurderer at prisen på Scandinavian Star i 1990 gjenspeiler en kraftig verdistigning over relativt kort tid. Nødvendige undersøkelser er ikke foretatt slik Scheel og Wilhelmsen anviser.

4. **AVHØR SOM BURDE VÆRT FORETATT:** Flere personer med informasjon som antas å belyse de forhold som etterforskingen må omfatte er ennå ikke avhørt.

5. **UNDERSØKELSESSAKENE – DE UTSKILTE PROSJEKTER:** Ved etterforskingen i 1990 – 91 var 5 av de prosjektene som ble opprettet direkte rettet mot enkeltpersoner. Politiet vurderte i 2014 at det ikke forelå dokumentasjon på hvorfor prosjektene ble opprettet og heller ikke på hvorfor de ble lagt bort. Det ble også opprettet prosjekter basert på tema, og heller ikke disse har god dokumentasjon på hvordan de er håndtert. Etterforskingen kan ikke nok en gang avsluttes uten begrunnet konklusjon for disse utskilte prosjektene

Styret i Støttegruppen anerkjenner at politiet har gjort et omfattende arbeid. Vi deler ikke anklager og retorikk som sår tvil om politiets og påtalemyndighetens genuine vilje til å finne svar. Vår klage er ikke basert på en generell mistillit til myndighetene, men de forhold vi konkret peker på i denne klagen.

Her følger en utfyllende begrunnelse for vår klage:

KVALITETSSIKRING OG EVALUERING AV SAKKYNDIGE RAPPORTER - BRANN

Vedr sakkyndig utredning brann:

I Støttegruppens brev til Riksadvokaten 19 juni 2014 omtalte vi følgende dilemma: Prosjektgruppens påpekning av usikkerhet vedr parametere som inngår i beregningene, og at brannfaglig ekspertise vurderer at oppblussinger på nye steder, etter lang tid, kun kan forklares med brannstiftelser.

Støttegruppen er naturligvis glad for den innsats som er lagt ned i etterforskningen og utarbeidelsen av sakkyndige utredninger, men noterer at de sakkyndige fortsatt møter faglige innvendinger.

Støttegruppen ber derfor om at de faglige motsetningene må sluses inn i en felles etterforskning og prosess, med endelig avklaring av følgende:

- Om det er mulig at oppblussinger på nye steder etter tidsintervaller har vært følgebranner?
- Om oppblussinger på nye steder etter tidsintervaller må ha vært separate brannstiftelser?
- Om det er mulig på en faglig forsvarlig måte å konkludere vedr de to ovennevnte punkter

Styret i Støttegruppen har naturligvis ikke forutsetning for å vurdere og konkludere om dette.

Vårt eget medlem Ole Arnt Westberg, har imidlertid brannfaglig kompetanse, og har lest den sakkyndige rapporten. Han har oppfølgende spørsmål til denne. Vi har også vært i kontakt med Pierre Palmberg, som har kritiske kommentarer. Støttegruppens behov for best mulig oppklaring, ref de tre spørsmålene som kulepunkter ovenfor, begrunner derfor denne klagen:

OLE ARNT WESTBERG SKRIVER:

Politiet vektlegger de sakkyndiges rapport i for stor grad uten å ha innhentet uttalelser fra andre uavhengige fagmiljøer som kunne evaluere og kvalitetssikre de sakkyndiges rapport.

Det synes fortsatt å være en sannsynlighet for at alle branner kan være påsatt som separate brannstiftelser. Det er fortsatt en sannsynlighet for at brann nr. 3 ikke skyldes avgassing og naturlig antennelse. Politiets konklusjoner på disse områdene, som inngår i begrunnelsen for henleggelsen, kan Støttegruppen foreløpig ikke slå seg til ro med.

Dersom selvantennelse i Y-Bord område har skjedd, må det ha funnet sted avgassing fra faste materialer. En avgassing kan starte ved temperaturer rundt 250 til 300 grader C. Det er en meget høy temperatur. De sakkyndige antyder sågar temperaturer på 600 grader eller mer.

Hvilke steder i de seks lugarene vil ha nærhet til slike temperaturer?

Stålet i skipssiden kan det ikke være fordi vi i så fall hadde sett misfarging på skutesiden. Hvis det er stålet i skottene mellom dekkene som isolasjonen og plastlaminatet er festet til, som har denne temperaturen, må denne temperaturen ha vært der lenge før brann nr. 3 startet.

Hva med stålet mellom dekkene som går mellom lugarene og korridoren? Er det stål her eller er det et annet materiale i tillegg til A30 dørene? Selv om tilgangen på forbrenningsluft har vært begrenset i tiden etter at brann nr. 2 sloknet, må den høye temperaturen ha forårsaket ulmebrann og stor røykutvikling. Denne røykutvikling ville ha sivet ut fra de lugarene hvor dørene står åpne.

Det gjenstår en rekke uklårheter som andre uavhengige sakkyndige må se nærmere på.

Vi legger følgende begrepsforståelse til grunn:

- Dør A30: Døren er branndør (dårligste klasse). Døren skal ikke kunne slippe gjennom en brann på den ene siden til den andre siden i løpet av 30 minutter. Denne barrieren gjelder ikke røyk
- Global varmembalanse: Her dreier det seg om temperaturforholdene i skipets stål, tilførsel av varme og avkjøling på de ulike stedene i skipet. Stålet har høy egenvarme i forhold til alle de andre materialer og temperaturen på de ulike stedene vil oppnå en balanse mellom tilførsel og avkjøling. Det innebærer at man har ulike balanseforhold i et hvert punkt på tidslinjen
- CFD (Computational Fluid Dynamics) er en numerisk metode og algoritme for å analysere væsker, gass og temperaturer i bevegelse. Forutsatt at man har noenlunde korrekte såkalte inngangsverdier kan man gjennomføre en slik analyse for å se hvordan temperaturen vil være på et hvert sted til enhver tid. Dette er basert på kostbare programmer som FLACS og Kameleon. Resultatet er meget avhengig av kvaliteten på inngangsverdiene som legges inn.

Vi har vanskelig for å forstå at de sakkyndige har funnet frem til inngangsverdier som gir gode nok resultater for en CFD analyse i dette tilfelle. Inngangsverdier er for eksempel tilførsel av varmeenergi fra avbrenning av faste stoffer på mange nok steder til gode nok tidspunkter.

Vi har forståelse for at dette er forbundet med betydelig kompleksitet. Det må fremgå mer eksplisitt hvilke inngangsverdier som er valgt og begrunnelsen for valg av inngangsverdier. Dersom valgte inngangsverdier er forbundet med usikkerhet så må dette fremgå med tydelighet, slik at kvalitet og grad av usikkerhet vedr utsagn om temperaturer som forårsaker avgassing fremgår mer eksplisitt.

Notat av Ole Arnt Westberg følger vedlagt.

PIERRE PALMBERG

Støttegruppen har også konsultert Pierre Palmberg, Innovation & Development Director for COWI Fire & Buildings SE. Palmberg var den som først tok opp at det måtte ha funnet sted gjentatte og separate brannstiftelser på Scandinavian Star. Vi forstår at Palmberg har konferert i eget faglig nettverk.

Palmberg gir i et kortfattet notat følgende innvendinger til den sakkyndige rapporten:

- Den globale temperaturanalysen baserer seg på at skipets overbygg inneholder 300 tonn stål. Ettersom fartøyet veide ca 22000 tonn og hadde ca 14000 kubikkmeter vann innvendig, samt et grensesnitt mot det kalde havet fra vannlinjen, så gir beregningene helt uvedkommende og meningsløse resultater.
- Fullstendige inndata for CFD-analysen savnes
- CFD-analysen må kvalitetssikres
- Hvorfor sto de angitt dørene åpne eller ble åpnet under fase 2, ref rapportens side 28?
- Dersom temperaturen var så høy som antatt, hvorfor er farge brent på fartøyets øvre del?

Palmberg opplyser at han våren 2015 fra ukjent avsender mottok den første sakkyndige rapporten. På bakgrunn av denne noterte han flere oppfølgende spørsmål som han i dag mener er like relevante i forhold til den endelige sakkyndige rapporten og resyme av denne.

Pierre Palmbergs spørsmål vedlegges

Vedr sakkyndig utredning hydraulikkør:

Dersom varme, brannslukking og avkjøling har medført at det aktuelle hydraulikkørret er bøyd: Hvorfor er ikke rørene ved siden av påvirket?

Konklusjoner vedr hydraulikkørret vurderes å forutsette spesialkompetanse også innen metallurgi. Det fremgår ikke av rapporten hvilken kompetanse den sakkyndige har på dette området.

AVGRENSING MOT OPERASJONELLE FORHOLD – REDERANSVARET

I følge politiets prosjektrapport 2014 – 2016 har etterforskningen vært avgrenset mot operasjonelle forhold og rederiansvaret. Med økonomi og forsikring som tema og begrunnelse for ny etterforskning fremstår det uforståelig at operasjonelle forhold og rederiansvaret er holdt utenfor etterforskningen.

Rederiets organisering og struktur er tett integrert med eierskap og økonomiske interesser, og kan ikke skilles når økonomiske interesser skal opplyses gjennom etterforskning.

Den modell for eierskap, finansiering, management og drift som Niels Erik Lund hadde utviklet og tilbød sitt nettverk av investorer kan ikke holdes utenfor en etterforskning med det mandat som var gitt av Riksadvokaten. Det ligger ikke i dette noen påstand eller mistanke om sammenheng med brannstiftelsen, men påpekning av forhold som må opplyses gjennom etterforskning.

Prosjektrapport datert 14.3.2014 peker på den manglende etterforskningen av økonomi:

- *Sjøforklaringen i Sø- og handelsretten, politietterforskningene i Norge og Danmark, og granskningsutvalget, ser i stor grad til å bygge på samme kilder i og med at disse bygger på hverandres arbeid (side 112)*
- *Det er vårt klare inntrykk at partenes forklaringer i liten grad er søkt bekreftet gjennom alternative undersøkelser (side 114)*

Politiets prosjektrapport 14.3.2014, sidehenvisninger i parentes

Støttegruppen hadde forventning til at den gjennomførte etterforskningen ville se bort fra de avgrensninger som forelå i den tidligere arbeidsdelingen mellom Norge og Danmark.

Norsk politi bekreftet selv i utredningen 2013 – 2014 at eierskap, økonomi, rederiansvar og forsikring ikke ble etterforsket eller gransket før dansk høyesterettsdom i 1993, norsk henleggelse i 1991 og granskingen NOU 1991: 1A med etterfølgende politisk behandling av denne. Støttegruppen er derfor skuffet når vi i prosjektrapport 2014 – 2014, som gir grunnlaget for henleggelsen, leser følgende:

Når det gjelder den såkalte sjøfartsdelen av saken, herunder spørsmålet om rederiansvaret, så vises det derfor til behandlingen i den danske Sø- og Handelsretten i 1992, samt den etterfølgende behandlingen i dansk Højesteret i 1993.

Politiets prosjektrapport 2014 – 2016 side 21

Støttegruppen er klar over at danske myndigheter fastholder arbeidsdelingen fra 1990 og at deres ansvar iht til denne arbeidsdelingen er tilfredsstillende ivaretatt. Når politiet i Norge likevel avdekker at det danske etterforskingstemaet «*i liten grad er søkt bekreftet gjennom alternative undersøkelser*» er det skuffende at dette likevel ikke er ivaretatt da etterforskningen ble gjenopptatt.

En slik avgrensing bryter etter vår mening med Riksadvokatens rundskriv R. 77/73:

Eier- og leier/bruker-forhold må klarlegges.

Riksadvokatens rundskriv R. 77/73, side 3

Det vises til vårt brev datert 20. april 2016, sendt til politiet fra koordinerende bistandsadvokat Espen Komnæs 22. april 2016, hvor vi kommenterte sakkyndig uttalelse fra Scheel og Wilhelmsen:

«Når politiet endelig konkluderer, må det være etter å ha gjennomført den type alternative undersøkelser som politiet selv etterlyste i 2014.

Forhold som kan belyse hvordan det gjennomgåtte kildematerialet skal forstås, må inngå i disse undersøkelsene. Vi sikter bl.a til:

- Uttømmende informasjon om forbindelser mellom Niels Erik Lund med tilhørende person- og selskapskrets og Henrik Johansen med tilhørende person- og selskapskrets. Vi sikter her til dokumenterte kontakter utover Scandinavian Star: Sun Fiesta, Scandinavian Song, Scarlett Line.
- Vurderingene av KS Scandinavian Star er foretatt uten henvisning til at Told & Skat i 2004 har opplyst at selskapet KS Scandinavian Star aldri har vært registrert i Danmark
- De sakkyndige skriver på side 20 at Sea Escape «*tilsynelatende har gjort en god forretning*». Det må etterforskes hvorfor Stena inngikk en avtale med stor lønnsomhet for avtaleparten, og tilsvarende avkall på verdier for Stena. I andre vurderinger legger de sakkyndige til grunn at det må foreligge interne avtaler som de ikke er forelagt. Avtalen mellom Stenakonsernet med tilhørende person og selskapskrets og Sea Escape med tilhørende person og selskapskrets må etterforskes med sikte på å avdekke om ytelser og motytelser kan ha blitt utvekslet ved andre avtaler og kontakter mellom partene enn det som har vært kjent for NOU 1991: 1A og de sakkyndige nå.
- Politiet må innhente Bo G. Nilssons erfaringer og la disse belyse hvordan spørsmålet om hvem som eide og hvem som opererte Scandinavian Star 1 – 7 april 1990 skal forstås.
- Niels Erik Lunds bekreftet i juni 1995 overfor undertegnede forretningsideen bak International Shipping Partners. Han bekreftet at ISP skulle ha management for Sun Fiesta og Scandinavian Song. Det må etterforskes hvorvidt samme selskaps- og driftsstruktur som var planlagt for Sun Fiesta og Scandinavian Song også med sannsynlighet var etablert for Scandinavian Star. Lund må eventuelt sannsynliggjøre hvorfor dette ene skipet i en samlet pakke på 3 passasjerskip skulle opereres med en annen rederistruktur enn de to andre skipene.
- Forhold omtalt i notat datert 13. februar 2015 fra Jan Harsem til politiet, oversendt samme dag fra koordinerende bistandsadvokat Espen Komnæs til politiet.

- På side 21 uttaler de sakkyndige at skipet tilsynelatende ble satt i drift av Shipping Project. Skal de sakkyndige forstås dithen at Shipping Project, som aldri er verken gransket, etterforsket, ført som vitne, siktet eller tiltalt var rederiet bak driften av Scandinavian Star 1 – 7 april 1990?

Uttalelsen oppsummerer:

«Hvis det skulle være noe irregulært ved transaksjonene og/eller verdsettelsen, vil dette eventuelt være noe som må finnes i andre kilder enn de dokumentene vi har fått oversendt».

Vi håper at disse andre kildene er etterforsket og gitt anledning til å belyse spørsmålet om hvem som eide og hvem som opererte Scandinavian Star 1 – 7 april 1990, og hvem som evt hadde økonomisk gevinst av at skipet kom i brann natt til 7 april 1990.

Det vesentlige spørsmålet er ikke hvorvidt de kildene som de sakkyndige henviser til kan oppfattes å avdekke noe irregulært eller ikke.

Som en parallell har vi registrert at omfattende innsidesaker er ført til fellende dom i retten. Disse er ikke avdekket og bevisført ved at det foreligger irregulære forhold ved de umiddelbare dokumentene for hvordan handler er gjennomført og hvem som har gjennomført dem.

Påtalemyndigheten har nådd frem i retten ved å dokumentere tidspunkt for handler, avdekking av kontakter mellom personer med innsideinformasjon og personer som har gjennomført handler og hatt gevinst av handler. Straffbare forhold er sannsynliggjort ved påvisning av indisierrekker som leder til den konklusjon at informasjon ulovlig er anvendt til vinnings formål.

Straffbare forhold er i sum bevist, selv om de umiddelbare dokumentkilder i form av å ha lagt inn order, sluttsedler, VPS-kontoer etc ikke avdekker noe irregulært.

Vi avviser ikke med dette den sakkyndige uttalelsen, da det er godt mulig at den dekker det formålet som er angitt i mandatet til de sakkyndige. Den sakkyndige uttalelsen datert 14. mars 2016 gir en grundig og meget god gjennomgang både av sjøretten på området, og hvordan kildematerialet isolert er vurdert.

Vi merker oss også at uttalelsen avdekker en rekke forhold der det antas å foreligge bakenforliggende avtaler som ikke er kjent for de sakkyndige.

Støttegruppen ønsker likevel å få bekreftet at indisier, og etter vår mening grensende til beviser, på at Scandinavian Star hadde andre redere enn de som sto tiltak og ble dømt i 1992 – 93, er gjort til gjenstand for konkrete etterforskingstiltak før politiet avslutter sin etterforsking.

Dersom etterforskingen avsluttes uten at rederiorganisasjonen bak Scandinavian Star i perioden 1 – 7 april 1990 er søkt belyst slik Støttegruppen har anmodet om, vil de spørsmål Støttegruppen har ønsket svar på siden første anmodning om gjenopptagelse i 1990 fortsatt stå ubesvart.»

Brev fra Støttegruppens 20. april 2016

SAKKYNDIG UTREDNING – ØKONOMI

Sakkyndige Scheel og Wilhelmsen har uttalt seg noe annerledes enn slik de ble referert av politiet ved henleggelsen. De sakkyndige viser til at det må foreligge en eller flere avtaler som de ikke har sett. De vurderer at prisen på Scandinavian Star i 1990 gjenspeiler en kraftig verdistigning over relativt kort tid.

Nødvendige undersøkelser er ikke foretatt slik Scheel og Wilhelmsen anviser. Slike undersøkelser må gjennomføres. For øvrig vises det til anførsler i avsnittet ovenfor.

AVHØR SOM BURDE VÆRT FORETATT

Flere personer med informasjon som belyser de forhold som etterforskningen ref Riksadvokatens beslutning skal omfatte er ennå ikke avhørt.

Bo G. Nilsson var i en periode i 1996 involvert i det rederiet som undersøkelsene og etterforskningen i 2013 – 2016 har belyst i større grad enn i granskingen og etterforskningen i 1990-93.

Det antas at politiet har vurdert Nilssons antatte informasjon å ligge utenfor den avgrensningen som er gjort mot operasjonelle forhold og rederiansvaret. Uansett hva begrunnelsen er for ikke å innhente fra Bo G. Nilsson selv den informasjon og erfaring han har, så må denne unnlåtelsen revurderes.

Støttegruppen viste allerede i 1996 til en rekke forlis og ulykker med kontaktpunkter til det nettverk av selskaper og personer som også hadde involvering med Scandinavian Star.

Unnlåtelse av inkludere ulykkeshistorikk i etterforskningen strider etter vår vurdering med R. 77/73:

Eventuelle tidligere skadeerstatninger på nåværende eller tidligere bo-/oppholds-/forretningssted og de tapsoppgaver som den gang ble gitt, bør bringes på det rene og eventuelt vurderes nærmere. Etterforskningsdokumentene i eventuelle eldre brann saker må straks rekvireres, gjennomgås og legges ved dokumentene i den nye sak inntil denne er ferdigbehandlet. Erfaringene viser at det kan være påfallende likhet mellom et eller flere punkter i hendelsesforløpet og de ytre omstendigheter ved brannene eller branntilløpene. Dette er det grunn til å vurdere nærmere hva enten det gjelder brann i boliger, hytter, telt, campingvogner, uthus, verksteder, arbeidsbrakker m.v. eller transportmidler.

Riksadvokatens rundskriv R. 77/73 side 3 – 4

Hans Rytter, som i sjøforklaring har opplyst tilstedeværelse ved flere av disse hendelsene, bør avhøres.

UNDERSØKELSESSAKENE – DE UTSKILTE PROSJEKTER

Ved etterforskningen i 1990 – 91 ble det opprettet fem prosjekter direkte rettet mot enkeltpersoner. Det ble også opprettet prosjekter basert på tema.

Politiet opplyser i sin prosjektrapport i 2014 at det ikke ble funnet dokumentasjon på hvorfor disse prosjektene ble opprettet og heller ikke på hvorfor de ble lagt bort.

Det går med andre ord ikke klart frem i oversiktsrapporten hvilke kriterier så lå til grunn for å benevne de som «interessante» eller «mistenkelige». Det går heller ikke frem av oversiktsrapporten hva som var formålet med å opprette et eget prosjekt for hver av disse personene annet enn «... for å finne ut mest mulig om disse».

Politiets prosjektrapport 14.3.2014 side 89

Når man i dag etterforsker straffesaker og oppretter prosjekt som retter søkelyset direkte mot personer, og formålet med dette er å avklare om vedkommende kan knyttes til en straffbar handling, følger det at disse personene sannsynligvis vil få status som mistenkt i et eventuelt avhør.

Politiets prosjektrapport 14.3.2014 side 109 - 110

De indisier som politiet har lagt til grunn har imidlertid ikke tilstrekkelig bevisbyrde til å kunne utpeke Erik Mørk Andersen som gjerningsmann "med stor grad av sannsynlighet".

Prosjektgruppen finner ikke et bevismessig grunnlag for å kunne konkludere med at Erik Mørk Andersen "med stor grad av sannsynlighet" er gjerningsmannen, og kan følgelig ikke stille seg bak konklusjonen fra etterforskningen i 1990/91.

Politiets prosjektrapport 14.3.2014 side 87

Politiet har gitt en tydelig melding om at det ikke er grunnlag for å utpeke EMA som gjerningsperson.

Status for etterforskningen av et mulig økonomisk motiv er foreløpig at dette er henlagt.

Selv om dette blir påklaget av Støttegruppen og andre, er det urimelig å fortsatt unnlate etterforskning av andre mulige motiver og hendelsesforløp bak brannstiftelsene. Også for de øvrige utskilte prosjektene må foreligge en begrunnet og dokumentert konklusjon.

Dersom henleggelsen av mulig økonomisk motiv opprettholdes, evt i etterkant av at etterforskning som følge av at klager er tatt til følge, så øker behovet for at etterforskning og vurdering av øvrige prosjekter er godt begrunnet og dokumentert.

Stortinget opphevet i april 2015 straffelovens foreldelsesfrist for mordbrann. Vedtaket var i stor grad initiert av Scandinavian Star. Dette gir et signal fra lovgiver til påtalemyndigheten om ikke nok en gang å unnlate å etterforske forhold og personer som i dag ville etablert status som mistenkt.

POLITIETS MATERIALE

Politiet har i perioden 2013 – 2016 frembragt og strukturert et omfattende etterforskningsmateriale.

I dette materialet finnes mye informasjon som belyser de forhold som begrunner denne klagen.

Denne informasjonen forblir ubehandlet i og at problemstillinger og temaer som vi mener bør inngå i etterforskningen ikke har inngått når materialet er analysert og vurdert.

Dette gjelder særlig dokumenter, kontrakter, avtaler og foretatte avhør som kunne opplyse og avklare operasjonelle forhold og rederistrukturen ved driften av Scandinavian Star.

AVSLUTNING

Støttegruppens formål er å arbeide for at samtlige ansvarsforhold blir klarlagt og ansvaret plassert, med henblikk på erstatningsmessige og straffemessige konsekvenser.

Støttegruppen anser at henleggelsen ble besluttet for tidlig, på et mangelfullt grunnlag og på bakgrunn av feilaktige avgrensninger. Dermed er ikke hver sten snudd, slik vi hadde håp om.

Støttegruppen ber derfor om at henleggelsen av 9 august 2016 oppheves, og at etterforskningen videreføres i samsvar med det vi påpeker i denne klagen.

Støttegruppen ber også om at andre innsendte klager blir behandlet samvittighetsfullt og grundig.

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Harsem (sign)

Torbjørn Kalberg (sign)

Kurt Evert Stenbakk (sign)

For styret

VEDLEGG:

- Notat fra Ole Arnt Westberg
- Notat med spørsmål fra Pierre Palmberg

KOPI: Stortingets granskingskommisjon

ADRESSE: c/o Advokat Espen Komnæs

Bidrag til påklage fra Støttegruppen

Disse kommentarene til Støttegruppens klage er skrevet av Ole A. Westberg, som selv er pårørende. Westberg er sivilingeniør med brannsikkerhet i kraftanlegg som fagfelt.

Westberg har vurdert følgende rapporter:

- Sakkyndige Schmidt Pedersen og Jæger Melands rapport av 9. april 2015
- K1400036306 Stiftelsen av 27. juni 2016

Westberg kommenterer som følger:

1: Brannenergi utløst ved brann nr. 2:

Energimengdene som er angitt i rapport sakkyndige Schmidt Pedersen og Jæger Melands rapport på sidene 32 og 33 er svakt dokumentert og jeg mener at de ikke kan være riktige.

Verdiene synes urealistisk høye og det er grunn til tvil om de sakkyndiges antagelser når det gjelder den globale oppvarmingen. Dette må verifiseres av en ny uavhengig sakkyndig.

2: Gjenstående brennverdier i 300 seksjonen etter slokket brann nr. 2:

Brennverdi i en ikke utbrent lugar (side 34):

Brennverdi i en ikke utbrent lugar er omtalt i de sakkyndiges rapport på side 34. Det konkluderes med en brennverdi på 9.510 MJ (MWs) for en brennbar mengde på 317 kg.

Brennverdiene som ligger til grunn er i overkant av det som er oppgitt i flere kilder. Mer korrekte verdier er brennverdien på treverk (15 MJ per kg) og plastlaminatet (30 MJ/kg). Videre er de andre verdiene noe for høye regnet ifølge kilder.

- Sakkyndiges rapport angir 9510 MJ som totalt gjenværende brennverdi i \en lugar
- Stiftelsens rapport angir 3000 MJ.

Min vurdering er at samlet brennverdi per lugar er 6500 MJ.

Dette tallet er viktig og må verifiseres av en ny uavhengig sakkyndig.

De sakkyndige legger til grunn at 6 lugarer i 300 seksjonen ikke brant under brann nr. 2 fordi dørene var lukket. Vi antar at dette er korrekt grunnet kort varighet på brann nr. 2 og dørene er branddører med antatt brannmotstand A30. Videre bekrefter vitneutsagn dette.

Branncelleinndeling og brennverdi i 300 seksjonen:

De sakkyndige påstår at varmen fra skipsskroget har forårsaket brann nr. 3 ved at innholdet i 6 utbrente lugarer har tatt fyr ved avgassing. Dette er mangelfullt dokumentert i de

sakkyndiges rapport og jeg stiller meg skeptiske til at dette kan være mulig. Dette faktum er viktig og må bekreftes av en ny uavhengig sakkyndig.

På grunn av varigheten av brann nr. 3 må det antas at alle 6 lugarer er deler av én branncelle. Dette anser jeg som sannsynlig men må bekreftes av en ny uavhengig sakkyndig.

Jeg mener at Stiftelsen tar feil på dette punkt som i sin rapport skriver følgende under punkt 6 i 4. avsnitt: «(...) uten at denne skal kunne spre seg til korridor eller lugarer ved siden av».

Sakkyndiges brennverdi for 6 lugarer er 57.060 MJ hvilket må være feil. Riktig verdi skal være 39.000 MJ etter mine beregninger. Stiftelsens verdi på dette punkt er 18.000 MJ hvilket antagelig er feil. (Stiftelsen har anslått 3000 MJ per lugar. Det blir 18000 MJ for 6 lugarer dersom Stiftelsen tar inn over seg at alle 6 lugarer utgjør én branncelle).

Dette er viktig rundt faktumet hva brann nr. 3 skyldes og må avklares av en ny uavhengig sakkyndig.

3: Temperaturer i stålet i overbygningen

I sakkyndiges rapport er brann nr. 2 grundig beskrevet. I hvilken grad brannenergien har betydning for graden av skrogoppvarmingen er vanskelig å si.

Jeg antar at store deler av den frigjorte energien ikke vil bidra til å varme opp skroget men ta veien opp i luften (ovnsrøreffekter). På en annen side tyder vitneutsagn på at det til tider har vært så varmt i området at det ikke har vært mulig å bevege seg der.

På side 34 er det i sakkyndiges rapport redegjort for ståltemperaturen som følge av brann nr. 2. Det hevdes at energien for å varme opp stålet på grunn av brannen i Grand Lounge, bar og fellesarealer på maindekk og Sunset dekk er mer enn tilstrekkelig til å skape avgassing på for eks. Y-bor dekk. (Se punkt 1).

Dette etterlater seg mange spørsmål og noe tvil som følger:

- Tvilsomme angivelser av energimengder utløst i brannen. De sakkyndige synes å anta alt for høye brennverdier i disse områdene
- Det er ikke redegjort for den globale varmembalansen i en tidslinje
- Det er ikke redegjort for varmeavgivelse til luft og til vann?
- Hva er temperaturforholdene på ytre skrog?
- Hvordan kunne redningsmannskaper bevege seg omkring langs i områder hvor det innenfor vegger, tak og gulv var ståplater med temperaturer på mer enn 600 grader?

Dersom årsaken til at brannene 3, 4, 5 og 6 oppstår uten at de er blitt påtent, så kan dette utelukkende skyldes avgassing som igjen er forårsaket av meget høye temperaturer på stålet i overbygningen. Konklusjonene til de sakkyndige på dette punktet må derfor verifiseres av en ny og uavhengig sakkyndig. CFD beregningene må kvalitetssikres og de anvendte inngangsdata må etterprøves.

Den globale varmembalansen som er beskrevet i de sakkyndiges rapport er meget viktig for oppklaringen av brannen og må verifiseres av en ny uavhengig sakkyndig.

Sollihøgda, 26. august 2016

Ole Arnt Westberg

SPØRSMÅL FRA PIERRE PALMBERG, HENRIK GEORGSSON OG LARS SCHIØTT PEDERSEN:

Nedenstående spørsmål er formulert av Pierre Palmberg, Henrik Georgsson og Lars Schiøtt Sørensen på bakgrunn av den første sakkyndige rapporten datert 15. januar 2015. Palmberg opplyser at spørsmålene i mai 2015 ble sendt til Oslo tingrett, Stortinget, Folketinget og politiets spesialenhet.

Støttegruppen har konsultert Palmberg etter henleggelsen i august 2016 med anmodning om kommentarer. Dette med formål å nå så langt det er mulig mot konsensus om hvordan forhold vedr brannforløpet kan vurderes.

Palmberg opplyser at spørsmålene fra 2015 fortsatt er relevante til den avsluttende sakkyndige rapporten:

The fire on board Scandinavian Star 7-8th of April 1990 – Questions regarding the report “Brannsakkyndig uttalelse til Oslo Tingrett vedrørende brannen ombord på Scandinavian Star 7. april 1990” daterad 150114 (Referanse 14-157832ENE-OTIR/01 med påtegningsark 1302785849427 /14-1 /BSK013) and the ongoing investigation

In the following we are directing numerous and relevant questions about the abovementioned report as well as the ongoing investigation.

The report:

1. Why haven't the investigators analyzed the actual "travelling" fire with a model of the entire ship? In what way does this very narrow investigation provide facts for and support any relevant conclusions regarding if a natural spread of fire, concerning the whole course of time and encompassing a large part of the ship, is possible or not?
2. Why haven't the investigators taken into account the total mass of steel, which is approx. 22 000 tons, in their energy balance calculations ("lumped heat capacity") instead of the stated 300 tons of steel? Doesn't this have a great impact on the time dependent steel temperature and the pyrolysis of flammable materials, which in turn has a great influence on whether a natural fire spread after fire no. 2 was at all possible or not?
3. Why isn't it stated in the so-called global temperature analysis to what extent the investigators have included the cooling boundary effects from the entire surrounding steel structures, internal water tanks (ballast and fresh water) and contact surfaces with seawater both internally and externally etc.?
4. Why haven't the investigators clearly reported which RHR (time dependent rate of heat release) has been used in the calculations?
5. In what way has the investigators verified the value of 0.5 in connection with calculations of the energy quantities transferred to the steel? Isn't it a well-

known and scientifically based fact that heat transfer occurs in three ways: conduction, convection and thermal radiation? Isn't it also a well-known and scientifically based fact that for each of these, just a fraction of the energy is transferred to the steel, and the rest disappears through ventilation, heating of other materials (and the air), as well as heat loss to the outside?

6. Why haven't the investigators taken into account the actual and fluctuating positions of the fire doors, as stated by the fire ground commander and his crew, during the calculated fire scenario?
7. If the "travelling" fire is a result of a natural fire spread, as the report states, how come there are areas, through which the heat in the steel structure must pass to get to another and later fire affected area, which clearly are not affected by or involved in any stages of the fire (fire no. 1 through 6)? Did these areas not contain any combustible material?
8. Isn't it possible that the traces of hydraulic oil found on the hydraulic pipe is due to the fact that the actual evidence is a picture taken after the salvage operation is completed, hence a temporary hydraulic hose could have been connected to enable the salvation crew to lower and lift the mezzanine car deck, after the hydraulic fire and before the picture was taken?

If the answer to the previous question is yes, isn't it then possible that the hydraulic pipe was manually sabotaged (bent open) resulting in the actual pipe being bent parallel to the deck and with the exact same damage to the coupling as a thermally induced expansion/retraction would result in?

If the answers to the previous questions are yes, isn't it then possible that the hydraulic oil was intentionally used to accelerate the fire in this area

The ongoing investigation

9. Why is the ongoing investigation continuously derailed by attempts to focus on the fire scenarios? Both fire no. 1 and fire no. 2 were indisputably arson. Shouldn't, for this reason, it be extremely important to focus the investigation on who did start these fires and why, in order to have them held responsible for killing 159 human beings of which 27 were children?
10. Why was liquefied petroleum gas (LPG) stored under unsafe conditions when it should have been stored in the designated and locked storage area? There were about 20-25 bottles of LPG located very close to the start of the main fire, who put them there and why?
11. Why and by who was the ventilation system supplying car deck, started during the fire? Isn't it a fact that this system has the sole purpose of extracting exhaust fumes from the vehicles during embarkation and debarkation and that it can only be manually activated from a control panel located in a locked control room on car deck?

12. Why isn't the possibility of committed insurance fraud carefully investigated? Isn't it a proven fact that the ship had a complex ownership history and very unclear ownership conditions when the fire took place? Isn't it also a fact that the relevant company/owners have had several suspicious fires in the past? Shouldn't all of the involved and concerned countries authorities be involved in this matter to turn every stone concerning this catastrophic fire? Isn't it also a fact that the ship was insured for 24 million USD when the actual worth of the ship was in fact approx. 5 million USD? Isn't it a matter of simple logic reasoning that this last fact alone arouses some justified suspicion?
13. Why haven't you included the presence of huge amounts of water (approx. 14 000 m³) in the engine room in the investigation, and especially, wherefrom this water came, given that there had not yet been any firefighting operations initiated which could lead to the water having entered the engine room, when the first response team from Gothenburg FD arrived?
14. Who tried to obstruct the firefighting operations and why? Isn't that something that must be closely investigated to clarify whether it was part of an elaborate insurance fraud or not?
15. The main fire did start in a long corridor at the bottom of a stair, this door was kept open with a 4 x 4 inch wooden beam with an approx. length of one meter, according to the witness Major Johan T Nordset, who shortly before the fire had been in the car to retrieve things. Who did place this wooden beam in this position?

The questions raised are in our opinion very relevant and important in the process of bringing some light onto this tragic event.

As of today, there is only one known and established fact and that is the fact that both fire no. 1 and fire no. 2 were indisputably arson killing 159 people.

Based on this it is our clear opinion that a full and objective investigation is the only way for any democratically oriented nation to handle this in the best interest of their citizens.

Malmoe, Sweden, 18th of May 2015

Pierre Palmberg
Fire Protection Engineer

Henrik Georgsson
Fire Protection Engineer

Lars Schiøtt Sørensen
Fire researcher, M.Sc., Ph.D.